

Voor landen zoals België die het grootste deel van hun vangsten traditioneel uit die „bedreigde” wateren halen, stelt zich vanzelfsprekend de vraag welke visserij nog zal mogelijk zijn. Zullen wij met die landen nog akkoorden kunnen afsluiten?

Momenteel hebben wij nog 10 vaartuigen die op IJsland vissen en die dit nog tot 13 november 1975 mogen doen ingevolge een bilateraal akkoord met dat land, waarbij tussen 12 en 50 mijl in bepaalde vakken en in bepaalde maanden mag gevist worden. Wat met onze IJslandvisserij na die datum? Wat indien IJsland, zoals verwacht en gevreesd, reeds vóór november overgaat tot uitbreiding tot 200 mijl? Het zal al een hele krachttoer worden van de IJslandse autoriteiten een verlenging te verkrijgen van de huidige regeling, zij het maar voor een korte tijdsperiode van één of twee jaar.

Belangrijk nog is onze verhouding tot Groot-Brittannië, want onder de Britse wal halen wij het grootste gedeelte van onze aanvoer vandaan. Toen op 1 januari 1972 Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken tot de EEG toetraden, sloten de negen lidstaten een akkoord over de visserijrechten voor tien jaar. Met dien verstande dat niemand de EEG inmiddels verlaat, is dit het huidige stelsel dat samengevat er als volgt uitziet:

- a) tot op zes mijl kan elke lidstaat de visserij reglementeren naar goeddunken;
- b) historische rechten blijven gelden;
- c) tussen 6 en 12 mijl mogen de lidstaten de visserij regelen in een reeks wel omschreven zones.

Praktisch betekent dit voor ons dat de Belgische vissers rond Groot-Brittannië en Ierland mogen vissen tot op 12 mijl, en op sommige kusten zelfs tot 6 mijl.

Wanneer de Britten uit de EEG zouden treden, of hoe dan ook tot een unilaterale vastlegging van een 200-mijlszone zouden overgaan, kan dit voor onze visserij bijzonder ernstige gevolgen hebben. Men mag er gewoon niet aan denken wat het gevolg zou betekenen indien onze historische rechten zouden komen te vervallen of wanneer de Noordzee in vakken zou verdeeld worden, uitgaande van de 200-mijlsregel.

Men zegt wel, de soep wordt nooit zo heet gegeten als ze opgediend wordt, maar toch lijkt het onvermijdelijk dat in de toekomst met een belangrijke vermindering van de bevisbare oppervlakte van de zee dient rekening te worden gehouden.

Waarheen dan met de vloot, nu vangstbeperkingen opdoemen van dubbele oorsprong, enerzijds vangstkwoteringen en anderzijds uitbreiding van exclusieve voorbehouden zones en verkleining van het gebied der volle zee.

Het is voor iedereen duidelijk dat een land als België de gedachte van een verdere uitbreiding van zijn zeevisserijvloot ver van zich af mag zetten. Reëler is de vraag of het huidige peil van de vloot mag gehandhaafd worden, of indien integendeel een verdere reductie ervan wenselijk is.

Momenteel omvat de Belgische vloot 245 bemande vaartuigen met een bemanning van ongeveer 1.100 zeelieden. Het aantal schepsjongens

ontwikkelt zich normaal en op voldoende wijze, zodat de aflossing verzekerd schijnt.

Men moet evenwel toegeven dat de vloot stilaan een zekere veroudering ondergaat. Door de hoge kostendruk vermindert het animo tot nieuwbouw snel: vorig jaar leverden de scheepswerven nog 7 nieuwe schepen af; dit jaar zullen het er maar 3 of 4 zijn. Meer en meer vergenoegt men zich er mee in oudere vaartuigen nieuwe motoren te plaatsen om aldus de levensloop van het schip zo lang mogelijk te rekken. Ook qua type vaartuig wordt aldus een achteruitgang in de hand gewerkt, omdat te weinig geprofiteerd wordt van hetgeen de technologische vooruitgang in de jongste jaren heeft tot stand gebracht.

Nemen we het voorbeeld van de buurhaven Boulogne, waar een rationele aanpak van de nieuwbouw tot volgend merkwaardig resultaat leidde: in 1964 brachten 118 schepen (klassieke zijtrawlers) hetzelfde tonnage vis aan als in 1974 door amper 64 vaartuigen (35 hektrawlers en 29 zijtrawlers) wordt aangeland.

Het is duidelijk dat daar door modernisatie de vangst (en de besomming) per eenheid gevoelig werd opgedreven, en dit is zeker iets waar ook bij ons een grote nood aan bestaat. Het voorbeeld van Boulogne moet ons in ieder geval doen nadenken over de huidige structuur en samenstelling van de vloot. Hierbij lijken volgende overwegingen richtinggevend te moeten zijn:

- 1) Nieuwbouw dient vervangingsbouw te zijn — dus geen verdere uitbreiding van de vloot.
- 2) Een numerieke afname van de vloot is op zichzelf niet erg, indien door een aangepaste nieuwbouw de vangstcapaciteit van de totale vloot behouden blijft, waarbij het rendement per eenheid opgevoerd wordt.
- 3) Met het oog op de verlegging der visserijgrenzen en de uitbreiding der voorbehouden zones, lijkt het wenselijk de kustvisserij en de kleine zeevisserij speciaal te stimuleren en te ontwikkelen.
- 4) In hetzelfde kader en dan meer speciaal in betrekking met de toekomstige houding van Groot-Brittannië, moet ook de keuze van het type nieuwe vaartuigen worden aangepast, bv. door omschakeling naar de hekreiler, voor het geval de Britten de bokkenvisserij zouden verbieden in hun zones.
- 5) Polyvalentie van vissersvaartuigen en -methoden verdient de voorkeur te verwerven, dit om eenzijdige specialisatie te voorkomen en om in crisistijd naar andere soorten visserij te kunnen overschakelen.

Deze en soortgelijke overwegingen gaan natuurlijk maar op, voor zover de internationale vangstbeperkende maatregelen een werkelijke bescherming en een geleidelijk herstel van de visstocks opleveren, en op voorwaarde dat binnen de evolutie van het zeerecht een billijke verdeling en een aanvaardbare regeling van de betrokken visgebieden kan worden bereikt.

Tenslotte is het voor het heropleven van de visserijbedrijvigheid onontbeerlijk dat de huidige algemene economische recessie bedwongen wordt, en in het specifiek geval van de zeevisserij dat een oplossing gevonden wordt voor de grote voorraden diepvriesvis die momenteel de normale afzet van vis in het algemeen ontworpen.

Walter VAN ROOSE  
Sekretaris Bedrijfsraad voor de Visserij

## Woorden uit de zeemanskist

Vanwege oppermeester J.B. Dreesen, verschenen in het maartnummer van Neptunus enkele zeer interessante woorden uit de Zeemanskist.

Hij schrijft o.m.:

Het touw dat op het KRUIS of de VLOEI van een anker wordt geslagen en naar het schip leidt om daarmee een anker te kunnen binnenhalen noemt een NEURING. Overdrachtelijk wordt ook de boei-reep van een ankerboei, die men op het kruis van een anker sluit, als voorzorg tegen het verspelen van het anker, zo genoemd.

Oorspronkelijk was de neuring een lijn die over een rol of een blokje vooraan of onder de boegspriet liep (NEURINGROL) en waaraan het moeilijk te verstuwen stokanker werd gevoerd. Een zo zwaar gewicht ver van voor was

aan boord niet erg gewenst omdat het de stampbeweging van het schip ondersteunde. Bovendien bestond er in vele havens een verbod het anker op deze wijze te voeren. Geleidelijk aan verdween dan ook de praktijk waarbij het anker aldus gevoerd werd. Mits sterk genoeg te zijn was de neuring echter een uitstekend hulpmiddel bij het UITBREKEN, het van de bodem loskrijgen van het anker, zodat zelfs nadat het anker aan dek werd gestuwd de lijn verder in gebruik bleef.

De oorsprong van het woord is waarschijnlijk te zoeken bij de ring die zich op de oude ankers op het kruis en tegenwoordig in het zwaartepunt van het anker bevindt. Vergelijk met ROERING, waarmee oorspronkelijk de zeil- doekse- of touwen bekleding van

de bovenste ankerring werd bedoeld en dat nu als benaming van die ring dient.

Een SLAPKIST is voor ons een verouderd begrip, maar oorspronkelijk was het de kist van de schipper waarin deze allerlei benodigheden stockeerde die zijn bemanning gedurende de reis mits betaling kon krijgen. Hieronder waren begrepen: oliegoed, laarzen, klederen, dekens, tabak en zo meer. Later ging de naam over aan het lokaal of de ruimte die aan boord voor dit doeleinde werd gereserveerd. Het woord komt van het Amerikaans SLOPCHEST (Alle Amerikaanse schepen met uitzondering van walvisvaarders en vissersvaartuigen zijn nog verplicht een slapkist aan boord te hebben). Het is een samenstelling van SLOPS — a name given to ready

made clothes and other furnishings for seamen by Maydman in 1961 — en CHEST, een ruime (zeemans) bergkist.

BEZALMIEN is een woord dat sedert de «KAMINA» en de Algerines bij ons in gebruik is geraakt. Het betekende het op maat schuren van de houten dekken met stenen en zand tijdens generaal schoonschip. Eigenlijk luidde het woord BEPSALMIEN, een verving van PSALMEN ZINGEN, uitdrukking die sedert verleden eeuw in de Nederlandse Marine burgerrecht heeft gekregen voor bovengenoemde operatie. De gele zandsteen die hierbij gebruikt wordt noemt een PSALMBOEK. De woorden psalmen zingen, psalmboek en bezalmen werd in de soldatentaal

(Vervolg blz. 15)

(Vervolg van blz. 13)

overgenomen voor de gebruikelijke wekelijkse operatie waarbij tafels en stoelen uit de troepenrefters met een zandsteen werden afgeschuurd. Ergens schijnt de Marine da ntoch invloed op de Landstrijdkrachten te hebben. Nu stond er voor enkele weken nog 'n PSALMBOEK in het KABELGAT van de M930 «ROCHEFORT», en een Psalmboek met ijzeren draagstel in de dito ruimte van de M933 «KOKSLIJDE», doch niemand onder het niveau van Bootsman scheen daar nog het gebruik van te kennen. Hopelijk staat er op onze Logistieke Groepering nog ergens een compleet stel van PSALMBOEK met IJZEREN DRAAGSTEL en STEEL, dit opdat we het geheel als een onderdeel van onze Maritieme Folklore in een nog op te richten Maritieme Museum kunnen onderbrengen tot meerder kijkgenot van de generaties matrozen voor wie het een schurende werkelijkheid was.

De uitdrukking PSALMEN ZINGEN vindt haar oorsprong in het gedruis en geraas waarmee het generaal schoonschip en bijzonder het dekshuren gepaard ging en dat Janmaat vergeleek met het zingen van stichtelijke liederen tijdens de kerkdienst aan boord.

Het zakje waarin op de koopvaardij een matroos zijn voorwerpen van dagelijks gebruik bijhoudt noemt in het Nederlands een

KREEUW. De oorsprong van dit woord is ons vooralsnog onbekend. In de Nederlandse Marine noemt dit een LOOPZAKJE, dit is een zeildoeks zakje waarin schoen en kleerborstel, naaizakje en dergelijke meer worden opgeborgen. Bij ons noemen we dat een TOILETZAKJE, waaruit eens te meer blijkt dat er in eenzelfde taalgebied verschillende woorden voor een identiek begrip kunnen ontstaan afhankelijk van het midden waarin dit gebeurt.

Sommigen onder ons herinneren zich nog wel het woord LUIWAGEN. Zo noemden we indertijd de ANKERBORSTELS die we aan boord gebruikten. De naam ankerborstels ontstond doordat in het harig gedeelte de tekening van een zwart anker voorkwam. Zonder het te weten waren we niet ver van de juiste naamgeving want WINDSCHOTEN gaf in zijn SEEMAN (1681) voor LUIWAGEN reeds een eerste betekenis van «Stijve schuier met lange steel» wat in het huidig Nederlands bewaard bleef als «Schuurborstel met lange steel». De andere betekenissen vna het woord zijn ook maritiem. Zo is luiwagen op de tweede plaats een dwarsbalk of ijzer waarop een lange helmstok steun vond, zoals dit bijvoorbeeld aan boord van binnenschepen het geval is. Op kleinere schepen wordt ook de OVERLOOP zo genoemd. Ook was het destijds de benaming voor een AZIMUTAFEL die in 1638 werd samenge-

steld door Willem Janszoon Blaeu, en die zo genoemd werd omdat ze het gemak diende.

Een gekende uitdrukking uit onze maritieme woordenschat is TILT SLAAN. Zij wordt bij alle mogelijke vergelijkingen gebruikt om een tijdelijke onbestendigheid aan te geven. Aan de wal vindt men het woord op de elektronische speelkassen, ook wel FLIPPERS genoemd, die bij een bepaalde speelstand op TILT slaan. Het woord werd echter door de amusementswereld overgenomen uit de marine terminologie waar het TILT SLAAN van de TILTING van een gyrokompass komt. Met die TILTING bedoelt men de verticale component van de beweging die de as van een gyroscoop maakt ten opzichte van de aardoppervlakte ten gevolge van de aardrotatie. Aan boord wordt dit woord bij voorkeur gebruikt om aan te duiden dat het gyrokompass ongestadig, niet gestabiliseerd draait, geen juiste koers aanduidt. Voor deze uitdrukking bestaat er echter ook een Nederlands woord en dat is WALLEN. Als men zegt dat het kompas WAALT dan wil dit zeggen dat het onbestendig is, dat het zeer langzaam zijn richting neemt. Zo zegt men ook van een KENTERENDE TIJ dat «de tij al begint te walen».

SLOOTBLOKKEN zijn stukken eikenhout die van boven voorzien

zijn van een rechthoekige inkeping en die bij een schip dat op stapel staat onder de kiel worden gelegd en door dwarsscheepse schoren beletten dat het schip dwars weg kan bewegen of SLOOIEN. Slooien is dan ook het zijdelings op het vet glijden onder of voor het aflopen van een schip. Als voor enkele dagen de Indische bulkcarrier, «JAGAT SAMBAT», van 66.000 ton, bij een rekord hoogwaterstand op de Boelwerf te Temse dwarsscheeps tewater werd gelaten dan werd dat schip GESLOOID.

Om te eindigen een paar nieuwe woorden die we in eigen midden noteerden. Het is onze Marine gebruikelijk dat de MAC, dit is de hoofdwapenmeester van een groepering een matroos in zijn naaste omgeving heeft die zijn routine schriftwerk verzorgt, en die uit hoofde van deze functie van zeer veel zaken op de hoogte is.

De gebruikelijke bijnaam voor deze persoon is MINIMAK.

De schoenen het uniform waaraan Janmaat in onze Marine bijzondere zorg besteedt en die nu en bij voorkeur alleen gebruikt voor generale inspecties en «divisies» moemt hij zijn PANIEK-SCHOENEN of zijn PANIEKUNIFORM. Of deze woorden zullen stand houden weten we binnen enkele jaren te vertellen, ondertussen weet U echter dat ook onze marine taalkundig leeft.

J.B. DREESSEN

# PRAKTISEREN

## VISSERIJTECHNIEK

De Noren hebben nooit ofte nimmer gebrek aan vindingrijkheid betoond voor al wat zeevisserij en scheepvaart aangaat. Trouwens dit koude land is een der belangrijkste voortbrengers van vis, vistuig, visserijproducten en vissersvaartuigen, om verder nog maar te zwijgen van alles wat koopvaardij aangaat. Merkwaardig is het nieuwe «krista-net» dat ze nu hebben uitgevonden en vervaardigd. Het is een drijfnet waarvan de breekkracht veel hoger ligt dan hetgeen totnogtoe het geval was.

Verder werd voor de zeevisserij op New Foundland een nieuwe kor uitgewerkt voor de garnaal en de capelin, visserij.

De Noren werken nog zeer veel met de lijnen en een der grootste vraagstukken van deze techniek is het ontwarren van deze lijnen en het afnemen van het oude aas van de haken, een tijdrovend en vermoeiende arbeid. Eigenlijk is men er nog nooit in geslaagd dit probleem zelfs met de modernste technische middelen, uit de wereld te helpen. Dit schijnt nu evenwel toch het geval te zijn want de Noren hebben daarvoor een mechanische oplossing gevonden. Nadat de beuglijn doorheen de machine gepasseerd is, is ze weer klaar voor een nieuwe reis! Er is dus geen handwerk te doen. Eigenlijk een verbazende prestatie want al wie al eens met beuglijnen gewerkt heeft, weet dat dit inderdaad een heel moeilijk geval is. Ze zijn er zelfs in geslaagd de gehele lijnvisserij elektronisch te controleren. Aldus gaan de Noren nu ook op doelmatige wijze naar de lijnvisserij.

De aasmachine is een kuriosum op zichzelf en is bestemd voor de grote visserij met de grondlijnen. Het aas zoa's b.v.b. haring, inktvis, makreel, enz. wordt gewoon in de machine gestopt en daar wordt het automatisch op maat gesneden. Doorheen deze machine loopt de «grondlijn» en de haken worden zomaar met een snelheid van 240 per minuut van hun aas voorzien, naargelang de snelheid waarmee de lijn «geschoten» wordt. Verder bestaat er nog een tuig waarmee heel vlug de grondlijnen op de zeebodem kunnen worden teruggevonden.

Nu kan een enkel matroos het dubbel aantal lijnen ophalen in minder tijd dan vroeger.

## STUDIE VAN DE ZEEBODEM

Een nieuwe robotduiker, de zoveelste van de reeks, werd ontworpen door het «Amerikaans departement voor de Handelsontwikkeling van de Oceanen». De «Rufas» wordt gesleept door een vaartuig en kan worden neergelaten en opnieuw naar de zeespiegel gebracht door afstandsbediening en dit tot op diepten van 2400 voet. Het is vanzelfsprekend uitgerust met een televisiekamera die op band de gebeurtenissen opneemt; meteen wordt het beeld overgeseind naar het schip.

Indien op de bodem van de oceaan een belangwekkende situatie te zien is, kan een 35 mm kamera worden in gang gezet om het in beeld te brengen.

Een andere nieuwigheid is een sonar die hindernissen onderwater kan opsporen en een waarschuwing naar de waarnemers stuurt, die dan meteen het tuig kunnen oplichten zodat het niet vast kan slaan.

Het toestel meet 12 voet op 7 voet maar weegt toch 500 kilo. Het kan worden gesleept met een vaart van zes knopen. Een «vluchtcontrole» laat toe, dat het apparaat voor lange tijdsspannen alleen kan varen en dit is dan een verbetering op het voorgaande toestel dat ongeveer 6000 mijlen zeebodem afspeurde op zoek naar schelpenbedden waarvan de belangwekkendste in kaart werden gebracht.

Hetzelfde Amerikaanse organisme heeft eveneens proeven uitgevoerd met een «zijsonar» in een gesleept toestel of torpedo om eens te zien hoe doelmatig de werking was bij het vastleggen van hindernissen op de zeebodem, hindernissen die dan gevaarlijk zijn voor de sleepnetvisserij. De uitkomsten van de proeven met de «shadowgraph» waren naar het schijnt betrekkelijk goed.

De Russen blijven natuurlijk ook niet achter met hun opsporingen op het gebied van de oceanografie en zij probeerden in de Zwarte Zee een soort «tweezitter» duikbootje dat dient om de bodem van de oceanen te onderzoeken. Het tuig kan duiken voor lange tijd en verre reizen maken. Het werd gebouwd op verzoek van het «Sovjet Ministerie voor de Zeevisserij» voor onderzees onderzoek en de studie van viskoncentraties en het gedrag van verschillende soorten. Eveneens trouwens om de biologische mogelijkheden van de oceanen te onderzoeken.

Het tuig kan twee mensen inschepen, een navigator motorist aan het roer die de instrumenten en de rest bekijkt en een wetenschapper. Negen patrijspoorten verstrekken een goede zichtbaarheid. Cinemakeras kunnen onder water fotograferen bij het licht van buiten gemonteerde schijnwerpers en lampen. De ontwerper beschrijft het tuig als betrouwbaar en veilig. De normale atmosfeer en druk worden gehandhaafd en het vaartuig heeft luchtverversing. Eten en drinken kunnen in voldoende hoeveelheid worden meegevoerd. Er wordt verbinding onderhouden met het begeleidende vaartuig. Motoren en batterijen laten toe, dat het tuig op zichzelf kan manoeuvreren en varen en het kan over een voorwerp blijven hangen, dat nader moet worden bestudeerd.

(Vervolg blz. 17)